

## Projet de Technicentre Sud Loire Concertation publique

5 février 2024

### Réunion publique

Synthèse des échanges

---

#### INFORMATIONS PRATIQUES

- Nombre de participants : 21 participants
- Dispositif d'information : deux maquettes du Technicentre, dossier de concertation, diaporama vidéoprojeté.
- Format et déroulé de la rencontre : Cette réunion s'est déroulée de 19h à 21h dans une salle du Comité d'Activités Sociales Inter-entreprises (CASI SNCF de Nantes). Les participants étaient installés face à l'écran, la tribune et le garant de la concertation. Les échanges étaient animés par Emilie Walker (Agence Eker). Après un temps d'accueil (1), le projet a été présenté (2) puis un temps d'échanges a permis aux participants d'exprimer leurs avis et contributions (3).
- En tribune étaient présents :
  - Roch BRANCOUR, Vice-président de la Région,
  - Julien BAINVEL, Conseiller Régional,
  - Ronan BESSEYRE, Directeur Général SNCF Voyageurs Loire Océan
  - Marc ROUXEL, Directeur d'Opération SNCF Voyageurs Loire Océan
  - Serge QUENTIN, Garant de la concertation, désigné par la Commission Nationale du Débat Public.
- Etaient également présents :
  - Cécile COLOMBO, Directrice Adjointe Infrastructures et Offre ferroviaires de Transport, Directrice de projet Ouverture à la concurrence, Région Pays de la Loire
  - William TEN HAVE DALLINGA, Chef de projet ouverture à la concurrence, Région Pays de la Loire
  - Audrey BRETON, Coordinatrice concertation et communication, SNCF Voyageurs Loire Océan



## 1 – ACCUEIL

**Ronan BESSEYRE**, Directeur Général SNCF Voyageurs Loire Océan, accueille les participants.

**Emilie WALKER**, animatrice de la rencontre, présente l'objet de la réunion publique et son déroulé. Cette réunion a pour objectif de d'informer les participants sur le projet de Technicentre Sud Loire, d'échanger sur les objectifs et les caractéristiques du projet, d'identifier les attentes et sujets éventuels à traiter pendant la concertation, et notamment les ateliers prévus le 12 février.

Les participants sont invités à se présenter. Il y a essentiellement des cheminots et anciens cheminots, des représentants d'organisations syndicales, et des habitants riverains.

**Serge QUENTIN**, garant désigné par la Commission Nationale du débat Public, présente la mission de la CNDP et le cadre d'une concertation préalable au titre de l'article L 121-15-1 du Code de l'Environnement (cf. pages 8 à 12 du diaporama).

Il évoque les trois principes de la concertation : la transparence, l'équivalence, l'argumentation. Il explique qu'il a rencontré une vingtaine d'acteurs pour réaliser une étude de contexte en amont de cette concertation. Il précise qu'il peut être contacté à tout moment ([serge.quentin@cndp.fr](mailto:serge.quentin@cndp.fr)). Suite à la concertation, il en rédigera le bilan : le maître d'ouvrage aura un mois pour y répondre.

L'animatrice rappelle ensuite les dates et l'objet des deux prochaines rencontres : un atelier ouvert à tous sur l'insertion du projet dans le quartier, le lundi 12 février 2024 à 19h, et un atelier réservé au personnel du Technicentre le lundi 12 février 2024. Elle présente les différents moyens de s'informer et de contribuer (le dossier de concertation, le registre papier, le site internet, le coupon T).

## 2 – PRESENTATION DU PROJET

**Pourquoi un nouveau Technicentre ?** (cf. pages 15 à 19 du diaporama)

**Roch BRANCOUR**, Vice-Président de la Région chargé des transports, remercie le conseiller régional Julien BAINVEL d'être présent. Il résume les raisons pour lesquelles la Région a souhaité la construction d'un atelier de maintenance dans le cadre de l'évolution de l'organisation de l'offre de TER. Il évoque la stratégie régionale des mobilités (publiée en mai 2021 et disponible en ligne) qui est d'augmenter l'offre de TER sur l'ensemble du réseau pour arriver à terme à +70% d'offre et nécessite +38% d'heures de maintenance à horizon 2030. L'ambition étant d'arriver à une offre à minima 1 TER par heure dans les deux sens de circulation dans toutes les gares, avec la possibilité de faire circuler des trains plus tôt le matin et plus tard le soir.

Cette stratégie régionale nécessite une évolution forte de l'organisation ferroviaire. C'est pour cette raison que la Région a décidé un redécoupage du réseau régional sous forme d'allotissement avec les séries de matériel roulant dédiées à chaque lot (ces éléments sont consultables dans le document public en ligne de la stratégie régionale des mobilités).

Les circulations seront confiées à des opérateurs dans le cadre de la loi sur l'ouverture à la concurrence. C'est la Région qui continue à décider du niveau d'offre, des tarifications, du niveau de service qu'elle met dans un cahier des charges sur la base duquel les opérateurs se positionnent.

Cette augmentation d'offre nécessite une plus grande capacité de maintenance des rames : deux nouveaux technicentres sont à ce stade prévus : l'Atelier Sud Loire, et un atelier pour l'Etoile mancelle.

– La Région a travaillé avant l'appel d'offres à identifier le lieu idéal, en lien avec les services de l'Etat et SNCF Réseau, pour tenir compte enjeux d'exploitation des trains et notamment d'entrée/sortie sur le réseau ferré national.

L'Atelier Sud Loire sera performant, tant pour le bien-être des salariés que pour la maîtrise des opérations réalisées.

Le budget prévisionnel du projet est de 48 millions d'euros (aux conditions économiques de juillet 2022, au stade de l'avant-projet), financé par la Région (via une subvention d'investissement forfaitaire déterminée sur la base du coût de l'avant-projet, actualisé par l'index des travaux publics).

**Concrètement, ce que cela va changer** (cf. pages 20 à 22 du diaporama)

**Ronan BESSEYRE**, Directeur Général SNCF Voyageurs Loire Océan, précise que le futur technicentre sera adapté à la maintenance des deux types de rames en circulation sur le périmètre Sud Loire. Il répondra aux derniers standards en matière d'organisation et d'efficacité du travail.

L'objectif est de rendre disponible un maximum de rames aux heures de pointe. Pour cela, le travail sera organisé en 2x8 jour/nuit.

L'atelier sera équipé d'un « tour en fosse » pour reprofiler les essieux des trains : ce premier tour en fosse en Région Pays de la Loire sera mutualisé avec l'ensemble du parc.

Il expose les ambitions environnementales pour le technicentre : la certification haute qualité environnementale est ainsi visée. Le bâtiment sera basse consommation, une station de distribution de bio-carburant sera aussi intégrée au site.

En matière d'insertion professionnelle, le projet sera également ambitieux : 32000 heures d'insertion professionnelle par an sont a minima prévues, ainsi qu'un plan de formation pour les nouveaux embauchés.

**Le Technicentre Sud Loire** (cf. pages 24 à 36 du diaporama)

**Marc ROUXEL**, Directeur d'opération SNCF Voyageurs Loire Océan, présente les caractéristiques du futur Atelier, centre de maintenance et de remisage. Il situe le futur atelier sur le site ferroviaire du Blottereau, à la confluence des lignes exploitées. Et présente ses différentes composantes et leur localisation. L'Atelier Sud Loire sera d'un gabarit similaire à l'extension de l'atelier actuel réalisée en 2016. Il sera destiné aux rames de 75 mètres.

Il précise ensuite les enjeux de la prise en compte de l'environnement sur plusieurs critères parmi lesquels les modes constructifs, la qualité de l'air, le confort acoustique et visuel, l'énergie, la préservation de la biodiversité.

### **3 – ECHANGES AVEC LA SALLE**

Suite à cette phase de présentation, un échange avec la salle est engagé sur plusieurs thématiques :

**Sur les conditions de mise en œuvre de la stratégie régionale de mobilité**

- Un participant représentant CGT s'interroge sur les modalités de mutualisation du matériel et des agents dans le cadre de l'ouverture à la concurrence. Il questionne aussi le devenir du financement de l'activité sociale des cheminots.
  - Roch BRANCOUR explique que dans le cadre de l'augmentation de l'offre, la capacité de maintenance doit nécessairement évoluer car le matériel va davantage circuler. Dans le cadre de l'offre régulée, les équipements de maintenance doivent pouvoir être utilisés par l'ensemble des opérateurs ferroviaires. Cette mutualisation existe de fait dans la loi. En ce qui concerne le financement de l'activité sociale, il précise qu'il s'agit d'une disposition réglementaire et qu'il n'y a pas de raison que ce dispositif évolue avec l'ouverture à la concurrence.
- Plusieurs participants, dont un représentant du collectif Fer Nantes, soulignent le vieillissement du matériel roulant actuel et s'interroge quant aux projections d'achat de nouveau matériel roulant : quel type de matériel sera à maintenir dans les années à venir.
  - Roch BRANCOUR, Vice-président de la Région, explique que la Région dispose d'une stratégie d'affectation du parc qux différents lots, qu'elle travaille à décliner dans un plan d'acquisition de nouveau matériel pour faire évoluer le parc TER. Il s'engage à apporter des précisions dans les réponses au bilan de la concertation. La Région développe de manière concomitante les capacités de maintenance mais aussi le parc à maintenir.

#### **Sur les accès, sorties ferroviaires du technicentre**

- Un participant s'inquiète des problèmes d'exploitation qui peuvent être liés à la configuration des entrées et sorties du site. Il craint que la complexité actuelle d'exploitation, notamment sur le poste M d'aiguillage, s'accroisse avec l'activité de plusieurs entreprises sur le site.
  - Marc ROUXEL explique que les voies d'entrées et sorties depuis le RFN n'évoluent pas. En revanche, une 2<sup>e</sup> voie d'accès est créée dans le cadre du projet Atelier Sud Loire, sur l'emplacement des voies de garage actuelle.

#### **Sur l'organisation du travail sur le site**

- Deux participants s'interrogent sur l'organisation du travail en 2x8 et la suppression de la relève de dérangement.

#### **Sur le devenir du technicentre actuel**

- Un participant s'interroge sur le devenir de l'atelier actuel, et note son surdimensionnement à venir.
  - Marc ROUXEL explique que le nombre de rames à maintenir ne va effectivement pas évoluer. En revanche, étant donnée l'augmentation de l'offre, elles vont davantage circuler et nécessiter une maintenance plus soutenue. La combinaison du technicentre actuel et de l'Atelier Sud Loire permettra d'optimiser les temps de présence des rames sur le site en leur prodiguant davantage de services de maintenance qu'aujourd'hui.

#### **Sur les modalités d'augmentation du nombre de trains notamment sur la ligne Nantes Saint-Gilles**

- Un participant s'interroge sur la possibilité de mettre des trains supplémentaires notamment sur l'axe Nantes <> Saint-Gilles et Nantes <> Pornic. Il lui paraît invraisemblable d'augmenter les productions sur cet axe-là. Plus globalement, il se demande comment ont été fixées les projections de déploiement de l'offre.
  - Roch BRANCOUR, Vice-président de la Région, explique que la ligne Nantes <> Saint-Gilles fera l'objet de travaux permettant les croisements. Il explique par ailleurs qu'une étude a été réalisée par SNCF Réseau pour évaluer la capacité d'augmentation des circulations sans et avec travaux.

### **Sur la mise à disposition des études de capacités pour le développement de l'offre de transport ferroviaire régionale menées entre la Région et SNCF Réseau**

- Un habitant s'interroge sur la transparence de la démarche si la Région garde des études pour elle.
  - Roch BRANCOUR, Vice-président de la Région, explique que la Région pourra partager les résultats de ces études, sous réserve des secrets protégés par la loi et de la confidentialité attachée aux procédures de passation. Il s'engage à diffuser davantage d'éléments techniques dans le document de réponse au bilan de la concertation.

### **Sur l'emploi et la formation**

- Une participante (UNSA ferroviaire de Nantes) s'interroge sur les délais de recrutement et de formation des futurs agents.
  - Roch BRANCOUR confirme que la Région est consciente des délais importants pour réaliser des travaux, et que ces délais de formation et recrutement sont pris en compte dans le calendrier des évolutions envisagées.

### **Sur un éventuel raccordement de l'Atelier Sud Loire à l'UIOM**

- Un participant s'interroge sur l'alimentation en énergie du futur technicentre et demande s'il sera raccordé à l'UIOM.
  - Marc ROUXEL explique que le raccordement a été étudié mais ne serait actuellement pas pertinent du fait de la distance du raccordement à créer et du faible nombre de sites à raccorder le long de celui-ci. La situation est réversible dans l'avenir.

### **Sur le bruit**

- Un participant s'inquiète des impacts acoustiques du projet, notant que les évolutions récentes du site génèrent déjà du bruit.
- Une participante (UNSA ferroviaire de Nantes) demande ce qui est prévu de faire pour les riverains si les mesures statuent sur une augmentation effective du bruit avec le projet. Un participant (syndicat) note que la question du bruit rejoint deux préoccupations du syndicat (le travail de nuit et la question des voies de garage).
- Un autre participant évoque un engagement pour un mur anti-bruit qui ne s'est pas fait dans le cadre du projet de déplacement des activités ferroviaires sur le site du Blottereau (déplacement des activités de fret ferroviaire du site de Nantes Etat sur l'Île de Nantes vers le nouveau faisceau de voies de service de la société SNCF Réseau, créé en compensation au

Nord du site de maintenance, en dehors de la zone relevant de SNCF Voyageurs et hors du périmètre du projet).

- Marc ROUXEL explique que, dans le cadre de la conduite du projet et de l'étude d'impact, un relevé de l'état initial du bruit ambiant est en cours de réalisation depuis le site de maintenance sur au minimum 24h. Il explique que des solutions techniques existent qui peuvent améliorer la situation si le projet dépasse les seuils réglementaires.
- Il note que les habitations les plus proches du futur centre sont à 500 mètres et que le site historique et son atelier feront office d'écran acoustique.
- Roch BRANCOUR note que les circulations vont être déportées plus au sud par rapport aux circulations actuelles. Il précise que le maître d'ouvrage va préciser les modalités de mesures du bruit et de suivi de ce sujet dans ses réponses à la concertation.

### Sur le coût du projet

- Un participant estime que, si chaque lot est attribué à un opérateur, avec un technicentre en propre, les coûts risquent d'être multipliés.
- Un autre participant pointe l'évolution du coût de construction de l'atelier (d'un coût annoncé de 40 à 48 millions d'euros).

Roch BRANCOUR rappelle que l'objectif collectif est de développer le train et de privilégier ce mode de déplacement sur la voiture. Il explique que l'ouverture à la concurrence ne modifie pas la situation : qu'il y ait un ou plusieurs opérateurs, l'augmentation de l'offre nécessite une augmentation de maintenance, et dont la création de nouveaux ateliers. Il rappelle que, depuis la conception de la stratégie régionale de mobilité, le dispositif a été affiné, permettant d'actualiser les chiffres (en tenant compte du résultat de la procédure d'appel d'offre, incluant la construction de l'atelier Sud Loire, et des projections d'évolution des prix dans un contexte d'inflation). L'incertitude sur les prix se réduit au fur et à mesure de l'avancement des projets.

## 4 - CONCLUSION

**Serge QUENTIN**, Garant de la concertation, remercie les participants et rappelle que le maître d'ouvrage apportera des réponses complémentaires suite à la concertation. Il encourage les participants à continuer à s'exprimer sur la plateforme participative. Il évoque un comité de suivi que le maître d'ouvrage mettra en place à l'issue de la concertation pour continuer à informer au fur et à mesure de l'avancée du projet.

**M. Ronan BESSEYRE**, Directeur Général SNCF Voyageurs Loire Océan, remercie les participants pour la qualité des échanges et rappelle la date de la prochaine rencontre. Il propose de continuer les échanges de manière informelle autour de la maquette physique du projet, disposée dans la salle.